



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राप्तिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 253]

नई दिल्ली, सोमवार, सितम्बर 24, 2001/आश्विन 2, 1923

No. 253]

NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 24, 2001/ASVINA 2, 1923

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 24 सितम्बर, 2001

सं. टीएएमपी/14/2001-एनएमपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार टीआईएल-ग्रोव आरटी 880 75 मी.ट. क्षमता की चल क्रेन के किराया प्रभार का निर्धारण करने और कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन के संबंध में न्यू मेंगलूर पत्रन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अधिसूचना

मामला सं० टीएएमपी/14/2001-एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्रन न्यास (एनएमपीटी)

..... आवेदक

आदेश

(30 अगस्त, 2001 को पारित)

यह मामला (टीआईएल-ग्रोव आरटी 880) 75 मी.ट. क्षमता की चल क्रेन के लिए किराया प्रभारों का निर्धारण करने और 21 नवंबर 2000 से पूर्व प्रभाव से कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन के संबंध में न्यू मेंगलूर पत्रन न्यास (एनएमपीटी) से ग्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) मौजूदा (कोल्स हरकी 680 एस) 75 मी.ट. क्षमता की चल क्रेन के स्थान पर कुल 263.72 लाख रु. की लागत की एक नई टायर लगी (टीआईएल - ग्रोव आरटी 880) 75 मी.ट. क्षमता की डीजल हाइड्रोलिक चल क्रेन खरीदी गई है।

- (ii) नई क्रेन का प्रचालन 27 मार्च, 2001 को शुरू किया गया था, और भार (लोड) परीक्षण के सफलतापूर्वक पूरा हो जाने पर क्रेन को एनएमपीटी ने 5 मई, 2001 को अपने अधिग्रहण में कर लिया। मई, 2000 से सितंबर, 2000 तक की अवधि में क्रेन ने 223 घंटों में 804 टीईयू का प्रहस्तन किया।
- (iii) कोल्स हस्की 680 एस 75 मी.ट. क्षमता की चल क्रेन से खाली/लदे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए किराया प्रभार का परिकलन करते समय, यह माना गया कि क्रेन प्रति घंटा औसत 11 कंटेनरों का प्रहस्तन करेगी।
- (iv) एनएमपीटी द्वारा विभिन्न अनुप्रयोगों के लिए परिकलित [(तत्कालीन) भूतल मंत्रालय द्वारा जारी मार्ग निर्दशों के अनुसार परिकलित] नई क्रेन के किराया प्रभार तथा पुरानी कोल्स हस्की 680 एस क्रेन के प्रभार इस प्रकार हैं :-

अनुप्रयोग	कोल्स हस्की 680 एस क्रेन	टीआईएल ग्रोव आरटी 880क्रेन
(i) जहाजरानी शुल्क	2,100.00 ₹/घंटा	4,710.00 ₹/घंटा या उसका भाग
(ii) विभागीय प्रयोग	1,200.00 ₹/घंटा	4,375.00 ₹/घंटा या उसका भाग
(iii) गैर जहाजरानी शुल्क	2,400.00 ₹/घंटा	8,750.00 ₹/घंटा या उसका भाग
(iv) कंटेनरों का प्रहस्तन :		
(क) 20' लदे हुए	190.00 ₹	430.00 ₹
(ख) 20' खाली	90.00 ₹	215.00 ₹
(ग) 20' से अधिक 40' तक लदे हुए	275.00 ₹	645.00 ₹
(घ) 20' से अधिक 40' तक खाली	135.00 ₹	325.00 ₹

2.2 एनएमपीटी ने किराया प्रभारों का ब्योरेवार परिकलन दिया है और अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित तथा और प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) नई क्रेन के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार पुरानी क्रेन के प्रभार से अधिक है जिसका कारण अर्जन लागत की अधिकता, ईंधन एवं कर्मीदल प्रभारों की लागत में वृद्धि, सामान्य उपरिव्ययों में वृद्धि और परिसंपत्तियों की आर्थिक अवधि में इस प्रकार के उपस्कर के लिए 15 वर्ष से 10 वर्ष तक की कमी है।

- (ii) नई क्रेन के किराया प्रभारों की संगणना के लिए 15.80 रुपये प्रति लीटर मानी गई ईधन लागत 30 सितंबर, 2000 से और बढ़कर 18.94 रुपये प्रति लीटर हो गई है जिसके प्रभाव को परिकलन करते समय ध्यान में नहीं रखा गया है।
- (iii) खाली कंटेनरों का प्रहस्तन निर्दिष्ट कंटेनर यार्ड में 10 टन की क्षमता की गोदरेज एफएलटी द्वारा किया जाता है। इस 10 टन की क्षमता की गोदरेज एफएलटी के किराया प्रभार भी वही हैं जो 20' और 40' खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कोल्स हस्की 680 चल क्रेन के हैं।
- (iv) मौजूदा कोल्स हस्की 680 एस चल क्रेन को निर्यात/आयात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 31 मई, 2001 तक उपरकर द्वारा रटेंड के रूप में रखा गया था जिससे भरक जलयानों के समय को तेज़ किया जा सके और कंटेनर यार्ड में विश्वसनीय सेवा प्रदान की जा सके।
- (v) एनएमपीटी ने अपने प्रस्तावित प्रभारों की कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अपने 27 सितंबर, 1999 की अधिसूचना द्वारा अनुमोदित कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से तुलना की है।

सीओपीटी में वसूल किए गए किराया प्रभारों के अनुसार एनएमपीटी ने पत्तन में और अधिक कंटेनर यातायात को आकर्षित करने के लिए केवल 20' लदे हुए कंटेनर को छोड़कर भव्य कंटेनरों के लिए अपने किराया प्रभारों में और कमी करने का प्रस्ताव किया है।

(vi) एनएमपीटी के न्यासी बोर्ड ने 21 नवंबर, 2000 को हुई अपनी बैठक में इस प्रस्ताव का रामर्थन निम्नलिखित अनुसार किया :-

- (क) नई क्रेन टीआईएल ग्रोव आरटी 880.75 मी.ट. का किराया प्रभार .
- विभागीय प्रयोग - 4375/- रुपये प्रति घंटा या उसका भाग
 - जहाज़रानी शुल्क - 4710/- रुपये प्रति घंटा या उसका भाग
 - गैर जहाज़रानी शुल्क - 8750/- रुपये प्रति घंटा या उसका भाग

(ख) कंटेनरों का प्रहस्तन :

अनुप्रयोग		टीआईएल ग्रोव आरटी 880 क्रेन
(क)	20' लदे हुए	480.00 रुपये
(ख)	20' खाली	150.00 रुपये
(ग)	20' से अधिक 40' तक लदे हुए	630.00 रुपये
(घ)	20' से अधिक 40' तक खाली	225.00 रुपये

- (ग) टीएमपी का अनुमोदन मिलने तक प्रस्तावित अस्थायी किराया प्रभार वसूल करना।
- (घ) टीएमपी का अनुमोदन मिलने तक लदे हुए/खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त उपस्कर चाहे जो भी हो, समान दर पर प्रभार वसूल करना।

- 23 इस परिषेक्ष्य में एनएमपीटी ने अनुरोध किया है कि -
- (क) उसके न्यासी बोर्ड द्वारा समर्थन किए गए किराया प्रभारों को 21 नवंबर, 2000 से पूर्व प्रभाव से अनुमोदित किया जाए।

(ख) लदे हुए/ खाली कंटेनरों के लिए प्रयुक्त उपस्कर चाहे जो भी हो, समान दर पर प्रभार वसूल किए जाएं।

3.1 निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव को पत्तन प्रयोक्ताओं की सभी संबंधित प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणी के लिए परिचालित किया गया। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

पत्तन ने टीएमपी का अनुमोदन मिले बिना ही प्रस्तावित कंटेनर प्रहस्त प्रभारों को लागू कर दिया है।

मेंगलूर कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (एमसीएचए)

- (i) केनरा वाणिज्य एवं उद्योग कक्ष, एनएमपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए भरसक प्रयासों से एनएमपीटी में कंटेनर सेवाएं पुनः चालू हो गई हैं।
- (ii) निर्यातक/आयातक अधिक भाड़ा दरों के कारण एनएमपीटी के माध्यम से लदान करने के विरोधी हैं।

एक ओर, मुख्य लाइन प्रचालक यातायात के कम होने से भाड़ा दर कम करने में समर्थ नहीं है, वहीं दूसरी ओर निर्यातक अधिक भाड़ा दर के कारण कंटेनरों द्वारा लदान करने के लिए तैयार नहीं है। अतः प्रहस्तन प्रभारों में कोई भी वृद्धि किए जाने से निश्चित ही वर्तमान कंटेनर यातायात की वृद्धि में बाधा पड़ेगी।

- (iii) एक और प्रमुख खामी एनएमपीटी पर आने वाले नोभरक जलयानों की आवृत्ति है जो माह में एक या दो बार एक या दो आगमन तक रीमिट है। इसके अलावा बैंगलूर से मेंगलूर तक कोई बड़ी लाइन (बॉड गेज़) रेल सुविधा भी नहीं है।
- (iv) अतः क्रेन किराया प्रभारों में वृद्धि करने के एनएमपीटी के प्रस्ताव पर विचार न किया जाए।

एसोसिएशन ऑफ न्यू मेंगलूर पोर्ट स्टीवलोर्स (एएनएमपीएस)

केसीसीआई अपनी टिप्पणियों में हमारी व्यथाओं को भी प्रस्तुत करेगा।

केनरा वाणिज्य एवं उद्योग कक्ष (केसीसीआई)

- (i) एनएमपीटी ने 21 नवंबर, 2000 से पूर्व प्रभाव से इन प्रभारों को संशोधित कर दिया है और पत्तन न्यासों से तदनुसार संशोधित शुल्क जमा करने को कहा है। इस प्रकार का आदेश भावी प्रभाव से लागू होगा।
- (ii) कंटेनर यातायात को मौजूदा प्रोत्साहन दिए जाने के बावजूद एनएमपीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रशुल्क अन्य निकटवर्ती पत्तनों की तुलना में काफी अधिक है। कंटेनर 17,000/- रु० प्रति कंटेनर का सङ्क मागं भाड़ा देने के बाद मेंगलूर से कोचीन पत्तन के जरिये भेजे जाते हैं क्योंकि कोचीन पत्तन में प्रशुल्क एनएमपीटी से प्रचालित प्रशुल्क से कम हैं।
मात्र कुछ ही निर्यातकों ने अधिक प्रशुल्क होने के बावजूद एनएमपीटी का प्रयोग करना इस आशय से शुरू कर दिया है कि कंटेनर यातायात में वृद्धि होने पर लाभ मिलेगा, अतः इस रिक्षति में कोई भी वृद्धि किए जाने से कंटेनर यातायात के लिए गलत संकेत जाएगा।

- (iii) प्रशुल्कों का निर्धारण करते समय उत्पादकता और चल क्रेन के पूरे उपयोग के पहलुओं पर भी विचार करना आवश्यक है।
- (iv) भूमि किराये का निर्धारण भूमि के बाजार मूल्य के प्रतिशत के रूप में उस समय किया गया था जब संपदा कारोबार में बहुत तेजी आई हुई थी। आज हालांकि भूमि मूल्य 50% से भी अधिक कम हो चुके हैं परंतु बढ़े हुए किराये अभी भी वही हैं। पत्तन द्वारा प्रभारित किया जाने वाला उच्चतर भूमि किराया भी ऐसे कारों के लिए बहुत बड़ी रुकावट है जो भारी उत्थापक (लिफ्ट) क्रेनों का प्रयोग करते हैं।
- (v) टीआईएल ग्रोव आरटी 880 के प्रभारों के आकलन का आधार स्वेच्छापूर्ण है और निम्नलिखित कारणों से अस्थिर है :-
- (क) वर्तमान आर्थिक परिषेक्ष्य में, मीयादी जमा या सरकारी प्रतिमूतियों के ज़रिये बैंकों में निवेश की गई राशि पर भी मुश्किल से 10% का प्रतिलाभ मिलता है और आवासीय/वाणिज्यिक परिसरों में किए गए निवेश से 4%, निवल (नगर निगम) कर प्रतिलाभ मिलता है। ऐसी परिस्थितियों में पत्तन को मूल्यहास की वसूली के बाद निवेश पर 18% का प्रतिलाभ देने का कोई औचित्य नहीं है।

निवेश पर प्रतिलाभ की गणना प्रतिवर्ष प्राप्त मूल्यहास को घटाकर शेष पूँजी लागत पर की जाती है।

(ख) मूल्यहास की गणना उपस्कर की कार्य अवधि को पूर्व की भांति 10 वर्ष मानने के बजाय 15 वर्ष मानकर की जाए। मौजूदा पुरानी क्रेन का प्रयोग चौदह वर्ष से किया जा रहा है और वह अभी भी अच्छी कार्य स्थिति में है।

उपस्कर की कथित कार्य अवधि के अंत में उसका रक्षी मूल्य/बिक्री मूल्य कभी भी शून्य नहीं हो सकता। मूल्यहास की गणना करते समय उपस्कर के इस रक्षी मूल्य/बिक्री मूल्य को भी ध्यान में रखा जाए।

(ग) ‘मरम्मत एवं अनुरक्षण’ लागत की गणना पूँजी लागत के 5% पर अर्थात् 527/- रु प्रति कार्य घंटे के हिसाब से की गई है जो बहुत अधिक है। मौजूदा पुरानी क्रेन के लिए उराके प्रयोग के प्रथम दस वर्ष में वहन की गई वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत को इस नई चल क्रेन की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के प्राक्कलन का आधार बनाया जाना चाहिए।

(घ) कर्मचारी प्रभारों की गणना दो पारियों के लिए की गई है जबकि क्रेन के 2500 घंटे प्रचालन की मूल संकल्पना केवल एक पारी पर आधारित है। इसलिए कर्मचारी प्रभारों को घटा कर आधा करना होगा।

(ङ.) स्नेहकों (लुब्रीकेंट) और खपत सामग्री की भी गणना मौजूदा पुरानी क्रेन के लिए प्रथम दस वर्ष में वहन किए गए वास्तविक खर्च के आधार पर की जानी चाहिए।

(च) परिवर्तनीय लागत के 23.75% उपरिव्यय का परिकलन करने का कोई आधार नहीं है। इस क्रेन के प्रचालन में कोई अतिरिक्त उपरिव्यय नहीं होगा अतः इसे हटा देना चाहिए।

(vi) इस संकल्पना पर भी विचार किया जाएगा कि क्रेन पत्तन द्वारा दी जाने वाली बुनियादी सुविधाओं का ही अभिन्न हिस्सा है जिसके लिए घाटभाड़ा शुल्क की वसूली की जाती है।

भैंगलूरु स्टीमर एंजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए)

(i) एनएमपीटी में कंटेनर तैयार करने के काम का अभी पूरा अनुभव नहीं है। इसकी अभी हाल में ही शुरूआत हुई है अतः कम से कम कुछ समय के लिए तो सभी संबंधित पक्षकारों द्वारा इसकी सहायता की जानी चाहिए।

- (ii) शिपिंग लाइनों को अभी कंटेनर प्रचालन को व्यावहारिक बनाने के लिए अपेक्षित न्यूनतम यातायात का लक्ष्य प्राप्त करना है।
- (iii) न्यू मैंगलूर पत्तन का समुद्री भाड़ा अन्य निकटवर्ती पत्तनों की तुलना में अधिक है जिसके कारण यह लदान मंहगा पड़ता है।
- (iv) ऐसी स्थिति में क्रेन प्रभार/कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि करना उचित नहीं होगा क्योंकि इससे एनएमपीटी में कंटेनर प्रचालनों को बढ़ावा देने के लिए किए गए सभी प्रयास वर्थ हो जाएंगे।

3.2 पत्तन प्रयोक्ताओं की उपर्युक्त प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त टिप्पणियाँ एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के लिए भेजी गईं।

4.1 सीएसएलए की टिप्पणियों के आधार पर पत्तन से अनुरोध किया गया कि वह टीएमपी का अनुमोदन लिए बिना अस्थायी रूप से प्रस्तावित प्रभारों को अपनाने के बारे में स्पष्टीकरण दे।

4.2 एनएमपीटी ने अपने जवाब में कहा है कि कोल्स हस्की 680 एस के कंटेनर प्रहस्तन प्रभार 1988 में कर्नाटक सरकार के राजपत्र में अधिसूचित किए गए थे जिसकी वैधता अवधि दो वर्ष की थी, और तभी से कंटेनर यातायात को बढ़ावा देने के एकमात्र उद्देश्य से उनमें और कोई संशोधन किए बिना उनकी वसूली की जाती रही है। यही बॉक्स दर मई, 2000 से 20 नवंबर, 2000 तक इस नई चल क्रेन के माध्यम से कंटेनरों के प्रहस्तन पर भी प्रभारित की गई हालांकि नई चल क्रेन का प्रचालन मार्च, 2000 में ही शुरू हो गया था। प्रस्तावित प्रभारों का परिकलन भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार और सीओपीटी के मामले में इसी प्रकार की सेवाएं देने के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित सिद्धांतों एवं दरों को ध्यान में रखकर किया गया था। बोर्ड का अनुमोदन मिलने के बाद प्रस्तावित किराया प्रभार की वसूली 21 नवंबर, 2000 से टीएमपी का अनुमोदन मिलने तक अस्थायी तौर पर की जा रही है।

5. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 7 अप्रैल, 2001 को मैंगलूर में की गई; और संयुक्त सुनवाई में इस मामले पर भी चर्चा की गई थी। संयुक्त सुनवाई में इस प्रस्ताव के संबंध में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

- (i) किराया प्रभारों का निर्धारण करने के लिए उपर्युक्त की कार्यअवधि सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार मानी गई है।
- (ii) हमने पुरानी क्रेन पर लागू दर पर नई चल क्रेन का प्रयोग मई, 2000 से किया है।
- (iii) हम नई प्रस्तावित दर केवल नवंबर, 2000 से चाहते हैं। पुरानी दरों को भी 1990 के बाद संशोधित नहीं किया गया है।
- (iv) कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के मामले में टीएमपी के आदेश में सेवा के सिद्धांत पर प्रकाश डाला गया है। हमने इस मामले में इसी संकल्पना को वहां से लिया है।
- (v) हम यदि आवश्यक हुआ तो वसूल किए जा रहे अस्थायी प्रभारों की वापसी कर देंगे।
- (vi) आओसीई में मूल्यहास के विचारार्थ फार्मूला सामान्य संशोधन के मामले में और अलग-अलग मदों (नई अर्जित) के मामले में भिन्न-भिन्न हैं और इसीलिए हम अलग-अलग मदों के लिए सामान्य संशोधन फार्मूला नहीं अपना सकते।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) टीएमपी को दरों का निर्धारण करना चाहिए। एनएमपीटी को अस्थायी दरों की वसूली नहीं करनी चाहिए।

- (ii) कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त उपस्कर बहुत पुराना है। नये उपस्कर में निवेश से उत्पादकता में नाटकीय वृद्धि होगी।
6. संयुक्त सुनवाई के बाद सीएसएलए ने अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की जिनका सार निम्नलिखित है :-
- (i) एनएमपीटी ने टीएएमपी का अनुमोदन लेने से पूर्व ही प्रशुल्क में वृद्धि लागू कर दी है और नई दरों पर प्रयोक्ताओं के वीजक बनाने शुरू कर दिए हैं जो कि महापत्तन न्यास अधिनियम का उल्लंघन है।
 - (ii) एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कंटेनर प्रहस्तन प्रभार मौजूदा प्रभारों की तुलना में खाली कंटेनरों के लिए 67% अधिक, 20' लदे हुए कंटेनरों के लिए 153% अधिक और 40' लदे हुए कंटेनरों के लिए 129% अधिक है।
 - (iii) नई क्रेन की (जिसे अभी प्रतिस्थापित किया गया है) उत्थापन क्षमता मौजूदा पुरानी क्रेन के बराबर ही है अर्थात् 75 मी.ट. है। नई चल क्रेन कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए बहुत उपयुक्त नहीं है और उसका प्रयोग विभिन्न अनुप्रयोगों के लिए किया जाएगा जिनमें कंटेनर प्रहस्तन प्रयोग वर्तमान में सबसे कम है। अतः पत्तन को अपने निवेश की पूर्ति ऐसे अन्य अनुप्रयोगों से करनी होगी जो क्रेन के अधिकांश उपयोग में आते हों न कि केवल कंटेनर प्रचालनों के लिए।
 - (iv) तार रज्जु स्लिंग लगाकर या स्थिर संडर लगाकर इन क्रेनों से कंटेनरों को उठाने आदि सहित सभी प्रहस्तन कार्य बहुत ही थीमी गति से होता है और इससे नौम्रक जलयानों के प्रचालनों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।
 - (v) जितनी उच्च क्षमता की क्रेन का प्रयोग किया जाएगा उतना ही निवेश भी अधिक होगा; और इसीलिए प्रचालन लागत भी अधिक आएगी जैसा कि निम्नलिखित से स्पष्ट है :-
- (क) इस क्रेन में किया गया 2.64 करोड़ रु० का निवेश कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए रीच स्टैकर या टॉप लिफ्ट द्रक में निवेश करने से कहीं बहुत अधिक है क्योंकि इसकी लागत लगभग 2.0 करोड़ रु० की ही है।
- (ख) इस चल क्रेन के ईंधन, स्नेहक तथा अन्य खपत योग्य सामग्री की लागत रीच स्टैकर से लगभग दुगुनी है।
- (ग) किराया प्रभारों की गणना में क्रेन का वास्तविक प्रयोग 2600 घंटे माना गया है। दो पारी में काम करने और गोदी में 15 अवकाशों की दृष्टि से वास्तविक उपयोग का प्रतिशत केवल 45% बैरता है। इसका अर्थ यह है कि प्रयोक्ता को बेकार पड़े उपस्करों की उच्च निधरित लागत का भुगतान करना पड़ेगा।
- (घ) प्रयोक्ताओं को उत्पादकता से जुड़े बोनस के लिए 20% भुगतान करना पड़ेगा (जो कर्मचारी प्रभारों में शामिल है) जबकि परंपरागत क्रेन से प्रचालन जारी रहेंगे और उससे उन्हें उत्पादकता की दृष्टि से कोई प्रत्यक्ष लाभ नहीं होगा।
- (vi) सीओपीटी में कंटेनरों का प्रचालन रबड़ टायर वाली गेंत्री क्रेन, रीच स्टैकर/टॉप लिफ्ट द्रकों द्वारा किया जाता है; और प्रहस्तन तेजी से होता है जिससे उत्पादकता में पर्याप्त लाभ होता है और विशेषरूप से जलयान प्रचालनों के दौरान लागत बचत भी होती है; इसीलिए यदि प्रस्तावित वृद्धि का अनुमोदन कर दिया जाता है तो प्रयोक्ताओं को निकृष्ट क्वालिटी की सेवा के लिए अतिरिक्त लागत का भुगतान करना होगा।
- (vii) प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि का अनुमोदन नहीं किया जा सकता; और एनएमपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह टीएएमपी का अनुमोदन मिले बिना वसूल किए गए अतिरिक्त प्रभारों की वापसी कर दे।

7.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा करने के बाद, एनएमपीटी से अनुरोध किया गया कि वह अपने प्रस्ताव से उत्पन्न कृतिपद्धति मुद्दों के बारे में सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। कुछ महत्वपूर्ण मुद्दे हस प्रकार हैं :-

- (i) मौजूदा पुरानी क्रेन का पिछले तीन वर्षों का उपलब्धता एवं उपयोग स्तर और नई क्रेन के उपयोग संबंधी मानदंड।
- (ii) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत, ईथन लागत, स्वेहक लागत और उपरिव्यय लागत जो इसी प्रकार के उपस्कर की वास्तविक लागत की दृष्टि से यथोचित हो।
- (iii) 2500 प्रचालन घंटों के प्राक्कलन का आधार।

7.2 एनएमपीटी ने कई अनुस्मारक दिए जाने के बाद, पूछे गए प्रश्नों का उत्तर दिया। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए मुख्य तथ्यों का सार दिया गया है।

- (i) क्रेनों के उपलब्धता एवं उपयोग और इस प्रकार है।

कोल्स हस्की - 680 एस

<u>वर्ष</u>	<u>उपलब्धता का %</u>	<u>उपयोग का %</u>
1997-1998	99.59	6.87
1998-1999	96.75	5.14
1999-2000	99.45	4.95

टीआईएल ग्रोव आरटी 880

<u>वर्ष</u>	<u>उपलब्धता का %</u>	<u>उपयोग का %</u>
2000-2001	99.70	10.62

- (ii) 'गैर परिवहन वाहन' के लिए लागू (मोटर वाहन अधिनियम 1988 के अधीन) बीमा कवर 610/- रु० प्रतिवर्ष की प्रीमियम पर माना गया है। यह राशि इतनी मामूली है कि इसे किराया प्रभारों की गणना में घटक नहीं माना गया। दुर्घटनाओं के मामले में क्षति-पूर्ति बीमा पॉलिसी के प्रावधानों के अनुसार की जाएगी।
- (iii)
 - (क) नई योजना स्कीमों के लिए सक्षम प्राधिकारी की मंजूरी लेने के समय यांत्रिक उपस्कर की प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत का परिकलन करते समय एनएमपीटी द्वारा अपनाए गए मानदंडों को ध्यान में रखकर, मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत 5% प्रतिवर्ष मानी गई थी। सप्लायर द्वारा दी गई निष्पादन गारंटी क्रेन के चालू होने की तारीख से 12 माह की अवधि के लिए है।
 - (ख) यांत्रिक/विद्युत उपस्कर की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत अलग-अलग उपस्कर वार नहीं रखी गई है; और इसीलिए पत्तन न्यास द्वारा कोल्स हस्की 680 एस क्रेन पर किए गए ऐसे खर्च का डाटा उपलब्ध नहीं है।
- (iv) प्रतिवर्ष प्रचालन घंटों की संख्या प्रतिवर्ष 300 कार्य दिवसों में 2 पारी प्रचालन को ध्यान में रखकर 2500 घंटे मानी गई है।
- (v) एनएमपीटी द्वारा सीपीडब्ल्यूडी के मानदंडों के आधार पर 23.75% की दर पर उपरिव्यय स्वीकार किए गए थे। इस प्रतिशत को भी एनएमपीटी द्वारा किसी प्रयोक्ता/संविदाकार को इसी प्रकार के

उपस्कर एवं अन्य सेवाएं देने के लिए वसूल किए जाने वाले प्रभारों का परिकलन करते समय ध्यान में रखा जाता है।

- (vi) पहले प्रस्तुत कर्मचारी प्रभारों के प्रायकलन में प्रतिवर्ष प्रत्येक कर्मचारी को 6000/- रु के उत्पादकता से जुड़े बोनस के मैदानबार संशोधन कर दिया गया है।
- (vii) इसके अलावा निम्नलिखित बातों को भी ध्यान में रखा जाए :-

(क) कर्मचारियों के वेतन की संगणना करते समय मजदूरी संशोधन समिति (डब्ल्यूआरसी) द्वारा मजदूरी के संभावित संशोधन के कारण 20% वृद्धि की बात सोची गई थी परंतु 2 अगस्त, 2000 को हुए समझौते के अनुसार मजदूरी में 27.5% वृद्धि हुई।

(ख) घल क्रेन से कंटेनरों के सुरक्षित प्रहस्तन को सुनिश्चित करने के लिए पत्तन न्यास ने 6,00,000/- रु की लागत का एक 20 फुट और एक 40 फुट स्पैडर खरीदा है, परंतु आरटी 880 - 75 मी.ट. क्षमता की घल क्रेन के किराया प्रभारों की संगणना में इन स्पैडरों की लागत को ध्यान में नहीं रखा गया।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) एनएमपीटी ने अपने कार्यों प्रहस्तन उपस्कर बेड़े में एक नई टीआईएल - ग्रोव 75 मी.ट. क्षमता की चल क्रेन शामिल की है। इस क्रेन का प्रयोग मई, 2001 से किया जा रहा है परंतु इसके प्रयोग के लिए किराया प्रभारों की पृथक दर पर विचार नवंबर, 2001 में किया गया।

हालांकि जब इस घल क्रेन की सप्लाई का आर्डर दिया गया था तभी एनएमपीटी को इस क्रेन की पूँजी एवं अनुमानित चालन लागत की जानकारी होनी चाहिए थी। उसी समय इसके किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया जा सकता था। साजिश तो यह है कि एनएमपीटी ने मार्च, 2000 में भी जब क्रेन की सुपुर्दगी मिल गई थी, किराया प्रभारों का प्रस्ताव करना उपयुक्त नहीं समझा। उल्लेखनीय है कि अब एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत परिकलन वास्तविक लागत पर आधारित न होकर कुछ भेटे अनुमान पर आधारित है। पत्तन इस प्राधिकरण के समक्ष पूर्व प्रभाव से दरें अनुमोदित करवाने के लिए संपन्न कार्य स्थिति प्रस्तुत करने के बजाय बहुत पहले ही यह कार्य कर सकता था। सीएसएलए ने जैसा कि सही कहा है, पत्तन न्यास को अपनी सेवा के लिए अस्थायी दर निर्धारित करने का कोई सांविधिक अधिकार नहीं है; भूतल परिवहन मंत्रालय के दिशानिर्देशों के आधार पर किराया प्रभारों का परिकलन करने और निकटवर्ती पत्तन के लिए निर्धारित कुछ अनुमोदित दरों को अपनाने से यह वसूली वैध नहीं हो सकती।

इस मामले पर पहले विचार किया जा सकता था परंतु हमारे द्वारा पूछे गए कुछ प्रश्नों का स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने में एनएमपीटी की ओर से असाधारण विलंब किया गया। उसने अपने रिकार्ड से आसानी से उपलब्ध सूचना को प्रस्तुत करने में भी लगभग 3 माह का समय लिया। संभवतः ऐसा अस्थायी प्रभार लागू करने के कारण किया गया जबकि इस मामले में पहले ही किसी तारीख में अंतिम समझौता किया जा सकता था।

बहस्ताल, एनएमपीटी की इस प्रस्ताव को विलंब से प्रस्तुत करने और अपनी ओर से अस्थायी प्रभारों की वसूली करने की यह कार्रवाई हर हाल में आपत्तिजनक है। पत्तन द्वारा इस मामले में अपनाया गया यह दृष्टिकोण लापत्तवाही का मामला है।

- (ii) एनएमपीटी की अपनी क्रेन के लिए प्रभार निर्धारित करने के प्रयोजन से मात्र उठने/गिरने के लिए सीओपीटी में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों से तुलना करना प्रासंगिक नहीं है।

हालांकि निकटवर्ती पत्तनों में दरे पत्तन में प्रशुल्क निर्धारण में निवेश का काम करती है तथापि यह पूरी तरह उस पर निर्भर नहीं हो सकती। पत्तन में सुविधा प्रचालन/ सेवा प्रदान करने की लागत को नज़रदाज़ नहीं किया जा सकता। इसके अलावा पूरे पैकेज में से केवल एक प्रशुल्क मद की तुलना करना भी सही नहीं है। जैसा कि सीएसएलए ने कहा है, सीओपीटी यार्ड में कंटेनर प्रहस्तन का काम आरटीजी और रीच स्टैकर का प्रयोग करके किया जाता है जो अधिक दक्ष हैं। केसीसीआई की यह टिप्पणी कि एनएमपीटी के निकटतम भीतरी प्रदेश से कंटेनर अधिक सङ्क मार्ग भाड़े का भुगतान करने के बावजूद सीओपीटी में जाते हैं। इस संबंध में उपयुक्त टिप्पणी नहीं है।

- (iii) लगभग सभी प्रयोक्ता संगठन नई क्रेन के लिए पुरानी कोल्स क्रेन से अधिक किराया प्रभार निर्धारित किए जाने का विरोध करने में एकमत है। उल्लेखनीय है कि नई और पुरानी क्रेनों की उत्थापन क्षमता एक जैसी है। इस प्राधिकरण ने पूर्व में कुछ महापत्तनों को परामर्श दिया था कि वे अलग-अलग उपस्कर/प्लवमानी यान के बजाय क्षमता की रेंज के आधीर पर उपस्कर की 'सामूहिक दर' का परिकलन करें। इस मामले में यह स्वीकार करना होगा कि पुरानी क्रेन के लिए मौजूदा दर बारह वर्ष से भी पहले निर्धारित की गई थी। नई क्रेन की पूँजी लागत, मूल्यहास का परिकलन करने के लिए परिसंपत्तियों की अवधि के संशोधित मानदंड, प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत में वृद्धि आदि को नज़रदाज़ नहीं किया जा सकता। पुरानी क्रेन को हालांकि बदलने पर जोर दिया गया है किंतु वह आभी भी प्रचालन में है और एनएमपीटी में इस क्षमता की चल क्रेनों की बेड़ा शक्ति बहुत ही सीमित है। अतः नई चल क्रेन के लिए पृथक किराया प्रभार निर्धारित करना युक्तिसंगत है।
- (iv) नई चल क्रेन कंटेनर तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए लगाई गई है। सीएसएलए की कंटेनर प्रचालन के लिए इस क्रेन की उपयुक्तता (अथवा खामी) के बारे में की गई टिप्पणी प्रासंगिक हो सकती है; परंतु उपस्कर चयन प्रक्रिया के मुद्दे की जाँच करना इस प्राधिकरण का काम नहीं है। सच तो यह है कि एनएमपीटी में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए इस क्रेन का भी प्रयोग किया जाता है। अतः कंटेनरों से भिन्न कार्गो से इसकी लागत वसूल करने के बारे में की गई सीएसएलए की एक और टिप्पणी को भी उपयुक्त नहीं कहा जा सकता। कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों को क्रेन के प्रति घटा किराया प्रभार के आधीर पर निर्धारित किए जाने का प्रस्ताव है। अतः समूची लागत का वितरण वास्तविक कुल प्रयोग पर किया गया है न कि केवल कंटेनरों पर। कंटेनरों के भूमि किराये के बारे में केसीसीआई द्वारा की गई टिप्पणी का विचाराधीन मामले से कोई सीधा संबंध नहीं है। इस प्राधिकरण ने हाल में जब पत्तन की दरों के मान में सामान्य संशोधन पर विचार किया था उस समय यह निर्णय किया था कि किसी भी स्थिति में एनएमपीटी के प्रशुल्क में कोई वृद्धि करने की अनुमति नहीं दी जाएगी। परंतु यह स्वीकार करना ही होगा कि वास्तव में मुद्रास्फीति की आर्थिक स्थिति में दरों को 1995 के स्तर पर स्थिर रखने का अर्थ है दरों में कमी करना।
- (v) केसीसीआई की यह टिप्पणी बिल्कुल सही है कि परिसंपत्ति के प्रदत्त मूल्य पर ही प्रतिलाभ की अनुमति दी जानी चाहिए। वास्तव में यह पद्धति इस प्राधिकरण द्वारा भी निर्धारित पद्धति है। परंतु नये उपस्कर/प्लवमानी क्रेन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने के मामले में उसकी वास्तविक अर्जन लागत पर विचार किया जाता है क्योंकि मूल और प्रदत्त मूल्यों के बीच कोई अंतर नहीं होता।
- (vi) यह प्राधिकरण वर्तमान में महापत्तन न्यासों के मामले में 19.5% का आरओसीई दे रहा है। इसकी अतिशीघ्र समीक्षा करने का निर्णय किया गया है। समीक्षा किए जाने तक मौजूदा व्यवस्था को ही जारी रखना है। चूंकि केवल एनएमपीटी में प्रतिलाभ की भिन्न दर अपनाना संभव नहीं हो सकता अतः इस संबंध में केसीसीआई की आपत्तियों को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

- (vii) इस मामले में महत्वपूर्ण मुद्दा नई क्रेन के क्षमता उपयोग का है। पत्तन ने एक वर्ष में 2500 घंटे का उपयोग बताया है जो कि सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों में निर्धारित उपयोग का न्यूनतम स्तर है। ठोस वास्तविकता तो यह है कि इस स्तर की भी प्राप्ति नहीं की जा सकती; परंतु जब सृजित क्षमता का उपयोग भी कम होगा तो पत्तन निवेश पर अधिकतम प्रतिलाभ प्राप्त नहीं कर सकता। परिसंपत्तियों के लिए 19.5% का आरओसीई है जिसका उपयोग लगभग उनके क्षमता स्तर तक किया जाता है।

सरकारी दिशानिर्देशों में प्रति वर्ष 352 कार्य घंटे मानकर चल क्रेनों के लिए लगभग 85% के उपलब्धता मानदंड का निर्देश है। एनएमपीटी की रिपोर्ट के अनुसार क्रेन की दो पारी में काम करने की प्रणाली को देखते हुए प्रतिवर्ष उपलब्ध क्षमता उपयोग लगभग 52% है। ऐसी स्थिति में नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की अनुमति भी 19.5% के निर्धारित अधिकतम स्तर के 52% की सीमा तक ही दी जा सकती है।

- (viii) महापत्तनों के मामले में प्रशुल्क परिकलन में पूँजीगत परिसंपत्तियों के मूल्यहास की गणना सरकार द्वारा निर्धारित अवधि मानदंड को अपनाते हुए सरल रेखा पद्धति से की जाती है। परिसंपत्ति की अवधि समाप्त होने पर रही मूल्य की वसूली का कोई प्रावधान नहीं किया गया है। एनएमपीटी सहित सभी महापत्तनों में समान रूप से यहीं पद्धति अपनाई जाती है। ऐसी स्थिति में केसीसीआई द्वारा इस संबंध में दिए गए सुझाव को केवल एनएमपीटी के लिए स्वीकार नहीं किया जा सकता और केवल एक उपस्कर के मामले में इसे स्वीकार करना उचित नहीं होगा।
- (ix) एनएमपीटी ने हमारे प्रश्न के आधार पर कर्मचारी लागत को समायोजित कर दिया है परंतु परिकलनों में पत्तन कर्मचारियों के लिए हाल में किए गए मजदूरी संशोधन को हिसाब में नहीं लिया गया; बल्कि इस संबंध में प्रावधान को शामिल कर दिया गया है।

इसी प्रकार एनएमपीटी ने अपने परिकलन में ईधन लागत 15.80 रुपये प्रति लीटर मानी है परंतु यह भी उल्लेख किया है कि अब लागत 18.94 रुपये प्रति लीटर हो गई है। हमारे परिकलन में ईधन की संशोधित लागत पर विचार किया गया है।

- (x) एनएमपीटी मरम्मत, कर्मचारी एवं ईधन लागत के परिव्यय 23.5% माने हैं। एनएमपीटी ने इसी क्षमता के उपस्कर के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में इन आंकड़ों को यथोचित नहीं ठहराया है। एनएमपीटी द्वारा कल्पित आंकड़े सीपीडब्ल्यूडी द्वारा निर्धारित उपरिव्ययों पर आधारित हैं। यह मानने का कोई औचित्य नहीं कि भिन्न-भिन्न प्रकार के प्रचालन करने वाले दो संगठनों के उपरिव्यय एक जैसे रहें।

इस पत्तन में किसी निर्धारित अवधि में कुल मिलाकर स्थिर रहे उपरिव्ययों को यदि इस उपस्कर के लिए आबंटित किया जाता है तो उस सीमा तक कुछ अन्य गतिविधियों में कमी करना आवश्यक होगा। इस प्रकार की कमी चूंकि कहीं नहीं की गई है अतः यहाँ इसे शामिल करना अतिरिक्त आबंटन और दुगुनी गणना करना प्रतीत होता है। ऐसी स्थिति में हमारे परिकलन में उपरिव्यय पर विचार नहीं किया गया है।

- (xi) जैसा कि केसीसीआई ने उल्लेख किया है, मरम्मत एवं अनुरक्षण के लिए क्रेन की पूँजी लागत 5% का अनुमानित व्यय उपस्कर की पूँजी लागत और उसकी प्रचालन अवधि को देखते हुए काफी अधिक प्रतीत होता है। हमने एनएमपीटी से अनुरोध किया कि वह अपने बेड़े में शामिल इतनी ही क्षमता वाली चल क्रेन के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में इस अनुमान का औचित्य सिद्ध करे। पत्तन ने बहुत ही लापरवाही से जवाब दिया कि इस प्रकार की सूचना उपलब्ध नहीं है क्योंकि लेखांकन पद्धति में अलग-अलग उपस्कर के संबंध में इस प्रकार का ब्योरा नहीं होता। न केवल प्रशुल्क निर्धारण के दृष्टिकोण से बल्कि व्यय के समुचित प्रबंध नियंत्रण की दृष्टि से भी यह सूचना महत्वपूर्ण है। यह विश्वास कर पाना कठिन है कि उपस्कर के इतिवृत्त कार्ड और संबद्ध भंडार एवं कार्यालय रिकार्ड से अपेक्षित आंकड़े प्राप्त न किए जा सकते हो। हालांकि इस

मामले में एनएमपीटी द्वारा सूचित स्थिति स्थीकार की जा सकती है परंतु पत्तन को परामर्श दिया जाता है कि वह अपनी लेखांकन पद्धति को सुदृढ़ बनाए जिससे मुद्दों के वस्तुनिष्ठ विश्लेषण के लिए कम से कम भविष्य में तो इस प्रकार का ब्योरा उपलब्ध हो सके।

वर्तमान स्थिति में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत मस्मत एवं अनुस्खण अनुमान को निम्नलिखित कारणों से बिना किसी संशोधन के स्थीकार किया जाता है :-

(क) अनुमानित कर्मचारी लागत में संशोधित भजदूरी का प्रभाय शामिल नहीं है।

(ख) हालांकि किसी उपरिक्षय की अनुमति नहीं है, तथापि पर्याप्त, रिकार्ड के रख-रखाव आदि पर कुछ अतिरिक्त लब्ध हो सकता है।

- (xii) कंसीसीआई का यह कथन कि (कल) क्रेन पत्तन की बुनियादी सुविधा का ही एक हिस्सा है जिसके लिए घाटमाझे की वसूली की जाती है, सही नहीं है। वर्त किराया प्रभारों में घाट क्रेन के प्रावधान पर विवार किया गया है। एनएमपीटी में भी यही स्थिति है। अन्य क्रेनों/कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए जिनका प्रावधान वर्त किराया, घाटमाझे, प्रहस्तन प्रभार आदि की वसूली के लिए पूर्व शर्त नहीं है, पत्तनों के लिए पृथक से किराया प्रभारों की वसूली करना युक्तिसंगत है।
- (xiii) पत्तन द्वारा द्वार्फ गई बीमा लागत परिसंपत्ति के मूल्य की तुलना में बहुत कम और अवास्तविक प्रतीत होती है। पत्तन को परामर्श दिया जाता है कि यह इस प्रशुल्क मद के आगामी संशोधन के समय परिकल्पन में वास्तविक बीमा लागत पर सिचाय करें : उसके बाद ही, वह क्षतियों और मुआवजे के लिए प्रयोक्ताओं से नहीं बल्कि बीमा कंपनियों से दावा करेगा। एनएमपीटी के प्रशुल्क के सामान्य संशोधन से संबंधित हमारे हाल के आदेश में इस बात का पहले ही उल्लेख कर दिया गया है।
- (xiv) पत्तन ने विभागीय प्रयोग, नौचालन प्रयोग और नौचालनेतर प्रयोग के लिए पृथक किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी में प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन से संबंधित मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही यह निर्णय लिया जा सका है कि केवल नौचालन के प्रयोजन से उपस्कर के किराये की दर निर्धारित करना ही पर्याप्त होगा। यह निर्णय इस मामले में भी उपयुक्त है।
- (xv) उपर्युक्त के अधीन, 75 मी.ट. क्षमता की टीआईएल-ग्रेव चल क्रेन के लिए किराया प्रभारों के परिकल्पन में संशोधन किया गया है। संशोधित परिकल्पन प्रक्रक अनुबंध के रूप में संलग्न है। संशोधित कार्य प्रणाली में 3619/- ₹० प्रति घंटा या उसके भाग को दर्शाया गया है जो अनुमोदित है।
- (xvi) किराया प्रभार के आधार पर और 11 लीईयू प्रति घंटे की उत्पादकता के माधेनज़र पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। यह भी प्रस्ताव किया गया है कि संशोधित प्रहस्तन प्रभारों की वसूली अवश्य की जाएगी, भले ही किसी भी प्रकार के उपस्कर का प्रयोग किया जाए। भले ही किसी भी प्रकार के उपस्कर का प्रयोग किया जाए, प्रहस्तन प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित सिद्धांत के अनुरूप है, अर्थात् प्रयोग किया जाने वाला उपस्कर सम्मान क्षमता का हो। परंतु उस मामले में प्रहस्तन लागत केवल नये उपस्कर की लागत के संदर्भ में नहीं हो सकती। ऐसे मामलों में प्रहस्तन प्रभारों का निर्धारण ऐसी सेवाओं के लिए प्रयुक्त केंद्र के औसत किराये प्रभारों के संदर्भ में किया जाएगा।

एनएमपीटी के मामले में नई क्रेन और पुरानी कोल्स क्रेन दोनों का ही प्रयोग खाली कंटेनरों के लिए एफएलटी से मिन्न प्रहस्तन के लिए किया जाता है। नई क्रेन के लिए किराया

प्रभार 3619/- रु प्रति घंटा बैठता है और अन्य दो उपस्करों के लिए मौजूदा किराया प्रभार 2100/- रु प्रति घंटा है। सामान्य औसत की दृष्टि से औसत किराया प्रभार 2860/- रु है।

- (xvii) मौजूदा कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का परिकलन 2100/- रु के क्रेन किराया प्रभार के आधार पर किया गया था। कंटेनर प्रहस्तन में प्रयुक्त उपस्कर का संशोधित औसत किराया प्रभार घूंकि 2860/-रु है अतः उत्पादकता स्तर में किसी भी परिवर्तन पर जोर नहीं दिया गया है और मौजूदा कंटेनर प्रहस्तन दरों में 35% की वृद्धि पर्याप्त मानी गई है।
- (xviii) एनएमपीटी ने 21 नवंबर 2000 से पूर्व प्रभाव से प्रभारों में संशोधन करने का अनुरोध किया है। जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है, यह एक संपन्न कार्य स्थिति है क्योंकि उपस्कर का पहले से ही प्रयोग किया जा रहा था जिसके लिए अस्थायी प्रभारों की वसूली की जा रही है। ऐसी स्थिति में यह प्राधिकरण 21 नवंबर, 2000 से संशोधित दरों को अनुमोदित करता है और एनएमपीटी को यह परामर्श देता है कि वह भविष्य में अपनी ओर से निर्धारित कोई अस्थायी प्रभार वसूल न करे।
- (xix) अनुमोदित दरें चूंकि वसूल किए गए अस्थायी प्रभारों से कम हैं अतः एनएमपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह तत्काल अंतिम बिल बनाए और वसूल की गई अतिरिक्त राशि की वापसी करे।

9.1 परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित को अनुमोदित करता है :-

- (i) टीआईएल - ग्रोव 75 मी.ट. क्षमता की चल क्रेन के लिए 3619/- रु प्रति घंटा या उसके भाग की दर पर किराया प्रभार।
- (ii) कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित संशोधन :

(क)	20' लदे हुए	-	256/- रु
(ख)	20' खाली	-	122/- रु
(ग)	40' लदे हुए	-	348/- रु
(घ)	40' खाली	-	183/- रु

नोट : इन प्रभारों की वसूली की जाएगी, भले ही प्रहस्तन के लिए किसी भी प्रकार के उपस्कर का प्रयोग किया जाए।

- (iii) किराया प्रभार और संशोधित कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों को 21 नवंबर, 2000 से, पूर्व प्रभाव से लागू करना।
- (iv) प्रयोक्ताओं को वसूल की गई अतिरिक्त राशि की वापसी।

9.2 एनएमपीटी को निदेश दिया जाता है कि वह अपनी दरों के मान में तदनुसार संशोधन करे।

एस. सत्यम्, अध्यक्ष

[निम्नलिखित दस्तावेज़ का संग्रह]

अनुबंधन्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

75 मी.ट. क्षमता की एफ ट्रेन टायर लगे चल क्रेन भौँडल टीआईएल ग्रोव
आरटी-880 के लिए किराया प्रभार दर्शाने वाला विवरण

क्रेन की क्रय लागत	2,62,58,240 ₹0
एनआईटी का प्रकाशन	1,13,600 ₹0

क्रेन की पूँजी लागत	2,63,71,840 ₹0
---------------------	----------------

अवधि वर्ष	10
क्षमता प्रति वर्ष (16 x 352 x 85%)	4787 घंट
उपयोग प्रति वर्ष (एनएमपीटी द्वारा यथानिर्धारित)	2500 घंटे

क. वार्षिक पूँजी लागत रिकवर

(i) क्षमता उपयोग से जुड़ा पूँजी पर प्रतिलाभ (26371840 x 19.5% x 52%)	26,74,105 ₹0
(ii) मूल्यह्रास	26,37,184 ₹0

उप जोड़ (क)	53,11,289 ₹0
-------------	--------------

ख. वार्षिक प्रचालन एवं अनुस्खण लागत

(i) मरम्मत एवं अनुस्खण लागत @ पूँजी लागत की 5%	13,12,912 ₹0
(ii) कर्मचारी लागत	7,18,841 ₹0
(iii) ईंधन लागत (@ 24 लिटर प्रति घंटा @ 18.94 प्रति लिटर 2500 घंटे प्रयोग के लिए)	11,36,400 ₹0
(iv) स्नेहकों और खपत योग्य सामग्री की लागत (@ उपर्युक्त (iii) का 50%)	5,68,200 ₹0
(v) बीमा	610 ₹0

उप जोड़ (ख)	37,36,963 ₹0
-------------	--------------

कुल वार्षिक लागत (क)+(ख)	90,48,252 ₹0
--------------------------	--------------

लागत प्रति घंटा	3,619.30 ₹0
किराया प्रभार प्रति घंटा या उसका भाग	3,619 ₹0

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 24th September, 2001

No. TAMP/14/2001-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the New Mangalore Port Trust for fixation of hire charges for TIL-GROVE RT 880 75 MT capacity mobile crane and revision of container handling charges as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No.TAMP/14/2001-NMPT

The New Mangalore Port Trust

.....

Applicant**ORDER**

(Passed on this 30th day of August 2001)

This case relates to a proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of hire charges for a (TIL – GROVE RT 880) 75 MT capacity mobile crane and revision of its container handling charges with retrospective effect from 21 November 2000.

- 2.1. The NMPT has stated the following main points in its proposal:
- (i). A new tyre mounted (TIL – GROVE RT 880) 75 MT capacity Diesel Hydraulic Mobile Crane has been procured at a total cost of Rs.263.72 lakhs to replace the existing (Coles Husky 680 S) 75 M.T. capacity Mobile Crane.
 - (ii). The new crane was put into operation on 27 March 2000; and, after satisfactory completion of the load trials, the crane was taken over by the NMPT with effect from 5 May 2000. During the period from May 2000 to September 2000, the crane had handled 804 TEUs in 223 hours.
 - (iii). While working out the hire charges for handling of empty / loaded containers with Coles Husky 680 S 75 M.T. capacity mobile crane, it was assumed that the crane would handle on an average 11 containers per hour.
 - (iv). The hire charges of the new crane worked out by the NMPT for different applications [computed in accordance with the guidelines issued by the (then) Ministry of Surface Transport] vis-a-vis the charges of old Coles Husky 680 S Crane are as follows:

Application	Coles Husky 680 S Crane	TIL Grove RT 880 Crane
(i). Shipping Duties	Rs.2,100.00/hr.	Rs.4,710.00/hr. or part thereof
(ii). Departmental use	Rs.1,200.00/hr.	Rs.4,375.00/hr. or part thereof
(iii). Non-shipping Duties	Rs.2,400.00/hr.	Rs.8,750.00/hr. or part thereof
(iv). Handling of Containers:		
(a). 20' loaded	Rs.190.00	Rs.430.00
(b). 20' empty	Rs.90.00	Rs.215.00
(c). Above 20' upto 40' loaded	Rs.275.00	Rs.645.00
(d). Above 20' upto 40' empty	Rs.135.00	Rs.325.00

- 2.2. The NMPT has given a detailed calculation of the hire charges and has further submitted the following points in favour of its proposal:

- (i). The proposed hire charges for the new crane are higher than the charges of the old crane because of higher acquisition cost, increase in cost of fuel and crew charges, increase in general overheads and reduction in the economic life of the assets from 15 years to 10 years for this type of equipment.

- (ii). The fuel cost assumed at Rs.15.80 per litre for computation of the hire charges of new crane has further increased to Rs.18.94 per litre with effect from 30 September 2000, the effect of which has not been taken into account in the calculations.
- (iii). Empty containers are handled by the 10 Tonne capacity Godrej FLT in the designated container yard. The hire charges of this 10 tonne capacity Godrej FLT are the same as those for Coles Huskey 680 Mobile Crane for handling 20' and 40' empty containers.
- (iv). The existing Coles Husky 680 S Mobile crane was kept as a stand by equipment till 31 May 2001 for handling export / import containers to ensure faster turn-around of feeder vessels and provide reliable service at the container yard.
- (v). The NMPT has compared its proposed charges with the container handling charges approved by this Authority vide its notification dated 27 September 1999 in case of the Cochin Port Trust (COPT).

In line with the hire charges levied at the COPT, the NMPT has proposed to reduce its hire charges further except for 20' loaded container to attract more container traffic at the port.

- (vi). The proposal was endorsed by the Board of Trustees of NMPT in its meeting held on 21 November 2000 as follows:

 - (a). The hire charges of the new crane TIL Grove RT 880 75 MT:
 - Departmental use - Rs.4375/- per hour or part thereof
 - Shipping duties – Rs.4710/- per hour or part thereof
 - Non shipping duties – Rs.8750/- per hour or part thereof
 - (b). Handling of containers:

Application		TIL Grove RT 880 Crane
(a).	20' loaded	Rs.480.00
(b).	20' empty	Rs.150.00
(c).	Above 20' upto 40' loaded	Rs.630.00
(d).	Above 20' upto 40' empty	Rs.225.00

- (c). To levy the provisional hire charges as proposed pending TAMP's approval.
- (d). To levy charges at a uniform rate irrespective of the type of equipment used for handling loaded / empty containers pending TAMP approval.

2.3. In this backdrop, the NMPT has requested ~

- (a) to approve the hire charges as endorsed by its Board of Trustees with retrospective effect from 21 November 2000.
- (b) to levy the charges at a uniform rate irrespective of the type of equipment used for handling loaded / empty containers.

3.1. In accordance with the procedure prescribed, the proposal was circulated to all the concerned representative bodies of port users for comments. The Comments received are summarised below:

Container Shipping Lines Association (CSLA)

The Port has implemented the proposed container handling charges without the approval of the TAMP.

Mangalore Custom House Agents Association (MCHAA)

(i). The container services have been resumed at the NMPT with tremendous efforts put by the Kanara Chamber of Commerce and Industry, the NMPT and the Port users.

(ii). The exporters / importers are reluctant to make shipment through the NMPT due to high freight rates.

On the one hand, the Main Line Operators are not able to reduce the freight rate due to less inducement of traffic; and, on the other hand, the exporters are not prepared to make shipment by containers due to high freight rate. Hence, any enhancement in the handling charges will definitely hamper the growth of existing container traffic.

(iii). Another major draw back is the frequency of feeder vessels calling at the NMPT which is limited to one or two calls once or twice in a month. Further, there is no Broad Gauge Railway facility from Bangalore to Mangalore.

(iv). The NMPT proposal for an increase in the crane hire charges may, therefore, be dropped.

Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS)

The KCCI will put forth in their comments our grievances also.

Kanara Chamber of Commerce & Industry (KCCI)

(i). The NMPT has revised these charges retrospectively from 21 November 2000 and Port Users have been advised to deposit the revised fees accordingly. An order of this type shall be applicable prospectively.

(ii). Inspite of the existing incentives offered to the container traffic, tariffs of container handling are higher at the NMPT as compared to the nearby ports. Containers are sent from Mangalore through the Cochin Port after paying road freight of Rs.17,000/- per container since tariff at the Cochin port is cheaper than that prevailing at the NMPT.

Only a few exporters have started using the NMPT inspite of higher tariff with a hope to get advantage when container traffic increases; therefore, any hike at this stage can send wrong signals to the container traffic.

(iii). While fixing the tariffs, the aspects of productivity and full utilisation of the mobile crane need to be considered.

(iv). The ground rent was fixed as a percentage of the market value of the land when the real estate business was in boom. Today, although the land values have crashed by more than 50%, the rents raised have remained the same. The higher ground rent charged by the port is also a deterrent for the cargoes, that use the heavy lift cranes.

(v). The basis of arriving at the TIL Grove RT 880 Crane charges are arbitrary and shaky for the following reasons:

(a). In the present economic scenario, even the money invested in banks by way of term deposit or investment in the government securities hardly gives a return of 10% and the investment made in residential / commercial complexes fetches a return of 4% net of municipal taxes. Under these circumstances there is no sanctity to allow the port to get a return of 18% on its investment after recovery of depreciation.

The return on investment has to be computed only on the balance capital cost as reduced by the depreciation recovered every year.

- (b). Depreciation shall be calculated taking the life of the equipment as 15 years as done earlier instead of 10 years. Even the existing old crane is being used for the last fourteen years and is still in good condition.

The scrap value / sale value of the equipment at the end of its stated life can never be nil. This scrap / sale value of the equipment shall also be considered for computing the depreciation.

- (c). 'Repairs and Maintenance' has been computed at 5% of the capital cost i.e., Rs.527/- per working hour, which is very exorbitant. The actual repairs and maintenance cost incurred for the existing old crane for the first ten years of its use must form the basis for estimating the cost of repairs and maintenance of this new mobile crane.

- (d). Staff charges have been computed for two shifts whereas the basic presumption made for running the crane for 2500 hours is based on single shift only. Hence, the staff charges need to be reduced to half.

- (e). Cost of Lubricants and consumable is also to be computed on the basis of actual expenditure incurred for the existing old crane for the first ten years.

- (f). There is no basis for estimating overheads as 23.75% of the variable cost. Since there will be no additional overheads for operating this crane, the same shall be deleted.

- (vi). Consideration shall be given to the concept that the crane is part of the infrastructural facilities provided by the port for which wharfage dues are collected.

Mangalore Steamer Agents Association (MSAA)

- (i). Containerisation at the NMPT is at its fledgling stage. It has just started picking up and needs support from all concerned for at least some time.
- (ii). The Shipping Lines are yet to achieve the minimum inducements required to make the container operations viable.
- (iii). The ocean freight from the New Mangalore Port is higher as compared to other nearby Ports, thereby making shipments costlier.
- (iv). It is not advisable at this juncture to hike the crane hire / container handling charges as this will nullify all the efforts made to promote the container operations from the NMPT.

3.2. Comments received from the above representative bodies of port users were sent to the NMPT as feedback information.

4.1. Based on the comments of the CSLA, the Port was requested to clarify about its adoption of the proposed charges provisionally without the TAMP approval.

4.2. In its reply the NMPT has stated that the container handling charges of Coles Husky 680 S were notified in the Karnataka Government Gazette in 1988 to be valid for a period of two years; and, since then they are being levied without any further revision with the sole objective of encouraging the container traffic. The same box rate was charged on the containers handled through this new mobile crane from May 2000 to 20 November 2000 though the new mobile crane was put into operation in March 2000. The proposed charges were worked out as per the guidelines issued by the MOST and keeping in view the principles and

rates approved by the TAMP for providing similar services in the COPT case. Subsequent to the Board approval, the proposed hire charge is being provisionally levied with effect from 21 November 2000 pending TAMP approval.

5. A joint hearing in this case was held on 7 April 2001 in Mangalore; and, this case was taken up in the joint hearing along with the general revision proposal of the NMPT. At the joint hearing the following submissions were made with reference to this proposal:

New Mangalore Port Trust (NMPT)

- (i). Life of the equipment considered for fixing the hire charges is according to Government guidelines.
- (ii). We used the new mobile crane from May 2000 at the rate applicable to the old crane. No approval was, therefore, sought then.
- (iii). We want the new proposed rate only from November 2000. Even the old rates were not revised after 1990.
- (iv). TAMP Order in the Cochin Port Trust (COPT) case has highlighted the principle of service. We have borrowed this concept for this case.
- (v). We will refund, if necessary, the provisional charges being collected.
- (vi). The formula for consideration of depreciation in ROCE is different in case of general revision and in case of individual items. (newly acquired); and, therefore we cannot adopt the general revision formula for the individual items.

Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). TAMP must fix rates, the NMPT must not levy provisional rates.
- (ii). Equipment used for container handling is very old. Investment in the new equipment will increase the productivity dramatically.

6. Subsequent to the joint hearing the CSLA has furnished its comments, which are summarised below:

- (i). The NMPT has implemented the increase in tariff and started invoicing the users at the new rates prior to obtaining the approval from the TAMP, which is contrary the MPT Act.
- (ii). The container handling charges proposed by the NMPT is 67% higher for empty containers, 153% higher for 20' loaded containers and 129% higher for 40' loaded container as compared to the existing charges.
- (iii). The lifting capacity of the new crane (which is replaced) is same as that of the existing old i.e. 75 MT crane. The new mobile crane is not very suitable for handling containers and shall be utilised for different applications in which the container handling usage is currently extremely low. Hence, the port must recover its investment from other applications which form the majority of the usage of crane and not from the container operations.
- (iv). The handling operation involving lifting of the containers with these cranes by fixing wire rope slings or fixed spreader is very slow and affects the feeder vessels operations.

- (v). The usage of higher capacity crane results in higher investment; and, hence, in a higher operating cost as stated as below:
- (a). An investment of Rs.2.64 crores in this crane is much higher than investing in a reach stacker or a top lift truck for handling containers which costs approximately Rs.2.0 crores.
 - (b). The cost of fuel, lubricant, and other consumables of this mobile crane is almost double than that of a reach stacker.
 - (c). The actual usage of the crane considered in the computation of hire charges is 2500 hours. Taking two shift working and 15 dock holidays, the percentage of actual utilisation works out to only 45%. This means the users will pay for the high fixed cost of idling equipments.
 - (d). The users will have to pay 20% towards productivity linked bonus (which is included in the staff charges), while the operations will continue with the traditional crane with no apparent benefit to them in terms of productivity.
- (vi). At the COPT the containers are handled by a rubber tyred gantry crane, reach stackers / top lift trucks; and, the handling is quicker, providing substantial benefit in productivity and cost saving especially during vessels operations; hence, if the proposed increase is approved, the users will be paying extra cost for inferior quality of service.
- (vii). The tariff increase proposed may not be approved; and, the NMPT may be advised to refund the additional charges collected by it without the TAMP approval.

7.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the NMPT was requested to furnish information / clarification on certain points arising out of its proposal. Some of the important points raised are given below:

- (i). Availability and the utilisation level of the existing old crane for the last three years and utilisation norms for the new crane.
- (ii). Repairs and maintenance cost, fuel cost, lubricant cost and overhead cost to be justified in light of the actuals of similar type of equipment.
- (iii). Basis of estimation of 2500 operating hours.

7.2. The NMPT, after several reminders, responded to the queries raised. The main points given by the NMPT are summarised as below:

- (i). The details of availability and utilisation of the cranes are as given below:

Coles Husky - 680 S

Year	% of Availability	% of Utilisation
1997-1998	99.59	6.87
1998-1999	96.75	5.14
1999-2000	99.45	4.95

TIL GROVE RT 880

Year	% of Availability	% of Utilisation
2000-2001	99.70	10.62

- (ii). Insurance Cover (under the Motor Vehicles Act 1998) applicable for "Non-Transport Vehicle" is considered at a premium of Rs.610/- per annum. This being a negligible amount, the same is not considered as an element in computation of Hire Charges. Recovery of damages in case of accidents will be governed as per the provisions covered in the Insurance Policy.
- (iii). (a). Repairs and Maintenance cost at 5% per annum was considered taking into account the norms adopted by the NMPT for arriving at the Operation and Maintenance cost of mechanical equipment at the time of obtaining sanction of the Competent Authority for new Plan Schemes. The Performance Guarantee given by the supplier is for a period of 12 months from the date of commissioning of the crane.
- (b). The Repair and Maintenance costs of Mechanical / Electrical Equipment are not maintained individual equipment-wise; and, hence, the data on such expenditure incurred by the port trust on Coles Husky 680 S Crane are not available.
- (iv). The number of operating hours per annum is considered as 2500 hours taking into account 2 shift operation only during 300 working days per year.
- (v). Overheads @ 23.75% were adopted by the NMPT based on the CPWD norms. This percentage is also considered for arriving at the charges to be recovered for providing similar type of equipment and other services by the NMPT to any user / Contractor.
- (vi). The estimate of staff charges furnished earlier has been corrected considering Productivity Linked Bonus of Rs.6,000/- per each staff per annum is prepared.
- (vii). In addition, the following points may be considered:
- (a) While computing the Salary of staff, 20% increase was considered on account of anticipated Revision of Wages by WRC; however, the wage increase as per settlement dated 2 August, 2000 works out to 27.5%.
 - (b) For ensuring safe handling of containers with the Mobile Cranes, the Port Trust has procured one number each 20 ft. and 40 ft. spreaders at a cost of Rs.6,00,000/-; however, in computation of hire charges of the RT 880 – 75 MT Capacity Mobile Crane, the cost of these spreaders is not considered.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The NMPT has added a new TIL – GROVE 75 MT capacity mobile crane to its fleet of cargo handling equipment. This crane has been put into service since May 2001 but a separate rate of hire charges for its use was considered only in November 2001.

Even when the order was placed for supply of this mobile crane, the NMPT must have been aware of the capital and estimated running cost of this crane. It could have proposed hire charges at that time itself. What is intriguing is that the NMPT did not consider it fit to propose the hire charge even in March 2000 when the crane was delivered. It is noteworthy that the cost calculation submitted now by the NMPT is not based on actual costs but only on some rough estimates. The Port could have done this much earlier instead of presenting a fait accompli situation before this Authority to approve rates with retrospective effect. As correctly pointed out by the CSLA, a Port Trust has no statutory power to prescribe a provisional rate for its service; working out hire charges based on MOST's guidelines and adopting some approved rates prescribed for a neighbouring port cannot legitimise such levy.

The case could have been considered earlier but for an inordinate delay on the part of the NMPT to furnish certain clarifications to the queries raised by us. It took nearly three months for the Port to furnish some easily available information from its record. This was, possibly, due to the operation of provisional charge which caused complacency in the matter of final settlement of this case at an early date.

In any case, the action of the NMPT to delay submission of this proposal and to collect provisional charges on its own is highly objectionable. The approach adopted by the Port in this case has been somewhat casual.

- (ii). The NMPT's comparison of the rates approved by this Authority at the COPT for lift on / lift off for the purpose of fixing charges for its crane is not relevant. While the rates at neighbouring ports may act as inputs in tariff setting in a port, it cannot be solely dependent on that. The cost of operating a facility / rendering service at the Port cannot be ignored. Further, comparing only one single tariff item out of the entire package is not correct. As pointed out by the CSLA, container handling at the COPT yard is done using RTG and reach stacker which are more efficient. The KCCI's observation that containers from the immediate hinterland of the NMPT move to the COPT even after paying a high road freight is a telling comment in this connection.
- (iii). Almost all user organisations are unanimous in opposing prescribing hire charges for the newly acquired crane at a rate higher than those for the old Coles crane. It is noteworthy that the lifting capacities of the new and old cranes are the same. This Authority has earlier advised some of the major ports to workout 'pool rate' for equipment on the basis of ranges of capacity rather than individual equipment / floating craft. In the instant case, it is to be recognised that the existing rate for the old crane was fixed more than twelve years ago. Higher capital cost of new crane, revised life norms of assets for calculating depreciation, increase in Operation and Maintenance costs, etc., cannot be ignored. The old crane, though envisaged to be replaced, still remains in operation and the fleet strength of mobile cranes of this capacity is very limited at the NMPT. It is, therefore, reasonable to fix separate hire charges for the newly acquired mobile crane.
- (iv). The newly acquired mobile crane is deployed for container as well as other cargo handling. The CSLA observation about suitability (or, lack of it) of this crane for container operation may be relevant; but, it is not for this Authority to go into the issue of equipment selection process. The fact is that this crane is also used for handling containers at the NMPT. That being so, another observation of the CSLA about recovering cost of it from cargo other than containers cannot be said to have any merit warranting consideration. The container handling charges are proposed to be fixed based on hourly hire charges of the crane. So, the entire cost is distributed to actual total usage and not only on containers.
- (v). The issue raised by the KCCI about ground rent on containers is not directly relevant to the case under consideration. In any case, this Authority has already decided not to allow any increase in the tariffs of the NMPT, when it considered recently the general revision of Scale of Rates of the Port. It is to be recognised that pegging rates at the 1995 level tantamounts to a reduction, in real terms, in an inflationary economic situation.
- (vi). The KCCI has correctly observed that return shall be allowed on the paid up value of asset. This is in fact the method prescribed by this Authority also. But, in the case of tariff fixation for newly acquired equipment / floating crane, the actual cost of acquisition is considered since there is no difference between paid up and original values.

This Authority is presently allowing a ROCE of 19.5% in the case of major port trusts. This has been decided to be reviewed shortly. Till such a review is completed, the existing system has to continue. Since it may not be possible to adopt a different rate of return only in respect of the NMPT, the objections of the KCCI in this regard cannot be accepted.

- (vii). The crucial issue in this case is the capacity utilisation of the new crane. The Port has indicated an utilisation of 2500 hours in a year, which is the minimum level of utilisation prescribed in the guidelines issued by the Government. The ground reality may be that even this level may not be achieved; but, the Port cannot seek to maximise return on investment when capacity created is under-utilised. The ROCE of 19.5% is for assets which are utilised nearly to their capacity level.

The Government guidelines stipulate an availability norm of around 85% for mobile cranes assuming 352 working days per annum. Considering a two shift working of the crane reported by the NMPT, the capacity available per annum must be around 4780 hours. This means a capacity utilisation of around 52% in the instant case. That being so, the Return on Capital employed can also be allowed only to the extent of 52% of the prescribed maximum level of 19.5%.

- (viii). Depreciation of capital assets in tariff calculation in the case of major ports is considered on a straight line method following the life norms prescribed by the Government. There is no provision made for recovery of scrap value at the end of the life of the asset. This practice is followed uniformly by all major ports including the NMPT. That being so, the suggestion made by the KCCI in this regard cannot be accepted for deviation only for the NMPT and in the case of only one equipment at that is, not appropriate.

- (ix). Based on our query, the NMPT has adjusted the staff cost. But, the calculations do not take into account the wage revision effected recently for Port employees; but, only a provision has been included towards this.

Likewise, the NMPT has considered a fuel cost of Rs.15.80 per litre in its calculation but indicated that the cost has since gone up to Rs.18.94 per litre. In our calculation, the revised cost of fuel has been considered.

- (x). The NMPT has accounted for an overhead expense of 23.5% of Repairs, Staff and fuel costs. The NMPT has not justified this figure with reference to actuals for similar capacity equipment. The figure assumed by the NMPT is based on such overheads prescribed for the CPWD. There is no justification for assuming that overhead of two organisations engaged in different kinds of operations will remain the same.

Overhead expenses remaining constant for the Port as a whole for a given period, if it is allocated to this equipment, then, to that extent there must be a reduction in some other activity. Since such reduction has not taken place elsewhere, inclusion of it here appears to be an excess allocation and double counting. That being so, this element of overhead has not been considered in our calculation.

- (xi). As has been pointed out by the KCCI, an estimated expenditure of 5% of capital cost of the crane towards repairs and maintenance appears to be very high considering the high capital cost of the equipment and its age. We have requested the NMPT to justify this estimate with reference to actuals for similar capacity mobile crane in its fleet. The Port has very causally replied that such information is not available, as the accounting system does not capture such details for individual equipment. Not only from the tariff setting point of view but also for a proper management control of expenditure, this information is vital. It is difficult to believe that the requisite data cannot be culled out from the equipment history card and associated stores and office records.

Eventhough, the position reported by the NMPT may be accepted in the instant case, the Port is advised to strengthen its costing system so that such details are atleast available in future for an objective analysis of the issues.

Be that as it may, the estimate for repair and maintenance furnished by the NMPT is accepted without modification for the following reasons:

- (a). Staff costs projected do not include impact of revised wages.
- (b). Although no overhead is allowed, there may be some incremental expenditure on supervision, record-keeping, etc.
- (xii). The understating of the KCCI that (mobile) crane is a part of port infrastructure for which wharfage is realised is not correct. Provision of wharf crane is considered in Berth hire charges. This is the position in the NMPT also. For other cranes / cargo handling equipment provision of which is not a pre-condition for levy of berth hire, wharfage, handling charge, etc., Ports can reasonably seek recovery of separate hire charges.
- (xiii). The insurance cost indicated by the Port appears very less and unrealistic in comparison with the value of the asset. The Port is advised to consider actual insurance cost in the calculation at the time of the next revision of this tariff item; thereafter, It shall claim damages and compensation only from the insurance company and not from the users. This has already been pointed out in our recent Order relating to general revision of tariff of the NMPT.
- (xiv). The Port has proposed separate hire charges for departmental use, shipping use and non-shipping-use. It has already been decided by this Authority in the case relating to general revision of tariffs at the NMPT that it will be sufficient to prescribe only the rate for hire of equipment for shipping purpose. This decision holds good in the instant case also.
- (xv). Subject to the above, the calculation of hire charges for the 75 MT capacity TIL- GROVE mobile crane has been revised. The revised calculation sheet is attached as Annex. The revised working indicates a hire charge of Rs.3619/- per hour or part thereof which is approved.
- (xvi). Based on the hire charge and considering a productivity of 11 TEUs per hour, the Port has proposed to revise container handling charges. It has also proposed that the revised handling charges shall be levied irrespective of the type of equipment used.

The proposal to levy handling charges irrespective of the type of equipment used is in line with the principle prescribed by this Authority, if the equipment deployed are of comparable capacity. But, the handling cost in that case cannot be only with reference to the cost of a newly procured equipment. The handling charges in such cases shall be fixed with reference to the average hire charges of the fleet deployed for such services.

In the NMPT case, both the new crane and old Coles crane are used for handling apart from a FLT for handling empties. The hire charge for the new crane works out to Rs.3619/- per hour and the existing hire charges for the other two equipment is Rs.2100/- per hour. Considering a simple average, the average hire charge is Rs.2860/-.

- (xvii). The existing container handling charges had been worked out based on a crane hire charge of Rs.2100/. Since the revised average hire charge of equipment used in container handling is Rs.2860/- and no change in the productivity level is envisaged, an increase of 35% in the existing container handling rates is found to be sufficient.

- (xviii). The NMPT has sought revision of charges retrospectively with effect from 21 November 2000. As has already been mentioned, it is a fait accompli position since the equipment had already been put into use for which provisional charges are being levied. That being so, this Authority approves the revised rates with effect from 21 November 2000 and advises the NMPT to refrain in future from introducing any provisional charges fixed on its own.
- (xix). Since the rates approved are less than the provisional charges levied, the NMPT is advised to raise final bills immediately and refund the excess amounts collected.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:-

- (i). Hire charge of Rs.3619/- per hour or part thereof for TIL – GROVE 75 MT capacity mobile crane.
 - (ii). Revision of container handling charges as follows:
- | | | | |
|------|------------|---|----------|
| (a). | 20' loaded | - | Rs.256/- |
| (b). | 20' empty | - | Rs.122/- |
| (c). | 40' loaded | - | Rs.384/- |
| (d). | 40' empty | - | Rs.183/- |

Note: These charges are leviable irrespective of the type of equipment used for handling.

- (iii). Enforce the hire charge and revised container handling charges retrospectively from 21 November 2000.
- (iv). Refund to users of the excess amount collected.

9.2. The NMPT is directed to amend its Scale of Rates accordingly.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT III/IV/143/2001/Exty.]

Annex**NEW MANGALORE PORT TRUST****Statement showing calculation of the Hire charges for 75 MT capacity rough terrain type mounted mobile crane model TIL grove RT-880**

Purchase cost of the crane	Rs.2,62,58,240
Publication of NIT	Rs. 1,13,600
Capital Cost of the crane	Rs.2,63,71,840

Life in years	10
Capacity per annum (16 X 352 X 85%)	4787 hours
Utilisation per annum (as assessed by the NMPT)	2500 hours

A. Annual Capital Cost Recover

(i). Return on Capital linked to capacity utilisation (26371840 X 19.5% X 52%)	Rs.26,74,105
(ii). Depreciation	Rs.26,37,184
Sub Total (A)	Rs.53,11,289

B. Annual Operation and Maintenance Cost

(i). Repair and Maintenance cost @ 5% of Capital cost	Rs.13,12,912
(ii). Employee cost	Rs.7,18,841
(iii). Fuel cost (@ 24 litre per hour @ Rs.18.94 per litre for 2500 hours of use)	Rs.11,36,400
(iv). Cost of Lubricants and Consumables (@ 50% of (iii) above)	Rs.5,68,200
(v). Insurance	Rs.610

Sub Total (B) **Rs.37,36,963**

Total annual cost (A) + (B) **Rs.90,48,252**

Cost per hour	Rs.3,619.30
Hire charges per hour of part thereof -	Rs.3619